Die Entlastung der Eisenbahn durch die Oderschiffahrt während des Krieges.

Auszug

aus einer Schrift zur Erlangung der Würde eines doctor rerum politicarum bei der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von

Karl Johann Roehl.

Breslau 1921.

Druck der Breslauer Genossenschafts-Buchdruckerei, E. G. m. b. H.

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau.
Berichterstatter: Prof. Dr. Hesse.

Die Arbeit ist eine kurze kritische Betrachtung der Rolle, die die Oder als Verkehrsmittel während des Krieges gespielt hat.

Den Ausgangspunkt bildet die im Verlaufe des Krieges hervorgetretene Notwendigkeit, die in Verkehrsschwierigkeiten geratene Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt zu entlasten und die zur Durchführung dieser Aufgabe erfolgte Schaffung einer militärisch-organisierten zentralen Schiffahrtsbehörde.

Es wird sodann zunächst gezeigt, daß im Frieden die Ausnutzung der Oder infolge der schlechten Wasserverhältnisse, der mangelhaften Organisation des Schiffahrtsbetriebes und des Wettbewerbes der Eisenbahn noch recht unvollkommen war, sodaß man im Kriege mit einer Verbesserung dieser Verhältnisse auch eine Steigerung der Verkehrsleistungen der Oderschiffahrt für wohl erreichbar halten konnte.

Einzelne Versuche zur Hebung des Oderverkehrs in der ersten Kriegshälfte hatten keinen durchgreifenden Erfolg, weshalb man sich genötigt sah, mit der Schaffung jener neuen Schiffahrtsbehörde zu einer großangelegten, planmäßigen Verkehrspolitik überzugehen, um die im Interesse der Eisenbahnentlastung erforderliche, erhöhte Ausnutzung der Oder herbeizuführen.

Die mannigfaltigen Maßnahmen der Entlastungspolitik erstreckten sich kurz zusammengefaßt:

Auf die Vervollkommnung der Oder als Verkehrsmittel und die Ablenkung des Verkehrs von der Eisenbahn auf den Wasserweg.

Man versuchte zunächst auf die verschiedenartigste Weise den Schiffahrtsbetrieb zu verbessern, schuf mit Hilfe von Kriegsgesellschaften eine die gesamte Oder umfassende Transportorganisation, durch welche eine weitgehende Konzentration und Zentralisation der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse erreicht wurde und bemühte sich, durch eine zweckentsprechende Preispolitik dem freien Verkehr die Benutzbarkeit des Wasserweges nach Möglichkeit zu erleichtern.

So gute Erfolge diese Vervollkommnung der Oderschiffahrt auch gehabt hat, so blieb sie doch nur eine bedingte, was darin zum Ausdruck kam, daß der freie Verkehr noch immer die Eisenbahn bevorzugte.

Staatlicher Zwang suchte dem abzuhelfen. Die Zwangsmaßnahmen bestanden in einer Verpflichtung zum Wasserversand gewisser Güter, in der gänzlichen oder teilweisen Sperrung der Eisenbahn für Massengüter und höherwertige Güter, wobei als Ersatz für die Bahnbeförderung ein Eildampferverkehr eingerichtet wurde, und in der Aufstellung bestimmter Transportprogramme.

Auf diese Weise gelang es, im großen und ganzen der Wasserbeförderung diejenigen Güter zuzuführen, die für diese in Frage kamen.

Ein statistischer Nachweis des Erfolges stößt auf erhebliche Schwierigkeiten, zumal die Wirkung der getroffenen Maßnahmen durch die ungünstigen Wasserverhältnisse stark beeinträchtigt wurde. Gleichwohl ist aus einer Reihe vergleichender Zusammenstellungen folgendes zu ersehen:

Die im Interesse der Entlastung der Eisenbahn erstrebte Steigerung der Verkehrsleistungen der Oder war nur in beschränktem Umfange erreichbar. Der Gesamtverkehr der Oder hat in keinem Kriegsjahre auch nur die Friedensziffern erreicht, während die Eisenbahn einen durchweg stärkeren Verkehr aufweist, als vor dem Kriege. Im Allgemeinen bot also die Eisenbahn auch im Massengüterverkehr die vollkommnere Transportmöglichkeit. Dagegen hat die Oderschiffahrt in der Beförderung der für sie besonders in Betracht kommenden Massengüter Kohle und Erz, namentlich der ersteren, ihre Friedensleistungen nicht nur relativ im Vergleich mit der Eisenbahn, sondern auch absolut übertroffen.

Daraus geht hervor, daß die Entlastungspolitik nur dann wirklich erfolgreich war, wenn sie sich in der Richtung der natürlichen Wirtschaftsverhältnisse, die dem Wasserweg nur eine bedingte Benutzungsmöglichkeit zuerkennen, bewegte, und daß mit deren begrenzter Verbesserungsfähigkeit auch ihr Erfolg begrenzt war.

Die aus der Untersuchung sich ergebenden Lehren beziehen sich, kurz zusammengefaßt, auf die Verbesserung der Wasserverhältnisse, die Organisation des Schiffahrtsbetriebes und die Verteilung des Verkehrs auf Eisenbahn- und Wasserweg.

Eine Verbesserung der Wasserverhältnisse der Oder, die noch sehr viel zu wünschen übrig lassen, muß erstrebt werden (Staubecken Ottmachau), damit die Aufgabe der Oderschiffahrt, die Eisenbahn zu entlasten, sich nicht in ihr Gegenteil verkehrt.

Der Erfolg, den die Organisation des Schiffahrtsbetriebes und des Transportwesens auf der Oder gehabt hat, zeigt, daß Zentralisation und Konzentration, als der Eigenart der Vekehrsmittel entsprechend, auch für die Binnenschiffahrt vom Standpunkte der Verkehrsökonomie vorteilhaft, wenn nicht sogar das allein zweckmäßige ist.

Hinsichtlich des Anteils von Eisenbahn und Schiffahrt am Gesamtverkehr ist stets im Auge zu behalten, daß die Schiffahrt nur bedingt benutzbar ist, und daß dementsprechend eine durch sie erstrebte Entlastung der Eisenbahn, soweit sie bei der künftighin zu erwartenden Steigerung der Leistungsfähigkeit der letzteren noch in Frage kommt, sich immer in verhältnismäßig engen Grenzen wird bewegen müssen.